

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część LXV. — Wydana i rozesłana dnia 13. lipca 1897.

Treść: (№ 159—160.) 159. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Chotietowa do Dolnego Cetna. — 160. Obwieszczenie o nadaniu koncesji na małą kolej o szlaku normalnym do miejsca wyścigów pod Kottingbrunn.

159.

Dokument koncesyjny z dnia 18. czerwca 1897,

na kolej lokalną od Chotietowa do Dolnego Cetna.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia uznaje za stosowne w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami nadać c. k. uprzyw. Spółce kolej północnej czeskiej, o to proszacej, koncesję do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolej żelaznej parowej, która przez przekształcenie istniejącej kolei podjazdowej Chotietow—Dolne Cetno wybudowana być ma jako lokalna ze szlakiem normalnym od stacji Spółki w Chotietowie do Dolnego Cetna z dobiegiem do kolej lokalnej Mszeno—Dolne Cetno, a to w myśl ustawy o koncesach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakież ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewniają się dobrodziejstwa w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przewidziane.

§. 2.

Budowę kolej koncesjonowanej rozpocząć ma Spółka niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do

budowania, skończyć najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej oddać należy niezwłocznie na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakież wykonania i urządzenia kolej zgodnie z koncesją, dać ma Spółka na żądanie Rządu kaucję w sumie 5000 zł. w. a. w gotówce lub w papierach obiegowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§. 3.

Do wybudowania kolej koncesjonowanej nadaje się Spółce prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane być ma Spółce do wybudowania wszelkich kolej podjazdowych, których wybudowanie Rząd ze względu na dobro publiczne uznałby za potrzebne.

§. 4

We względzie budowy kolej koncesjonowanej i ruchu na niej zastosować się powinna Spółka do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolej żelaznych ustanowi, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do

ustawy o koncesyach na koleję żelazną z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolei z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które by w przyszłości wydane zostały. Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względem na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względem na zmniejszenie chyzości, Ministerstwo kolej żelaznych uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolej żelaznych.

§. 5.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakież imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie rzeczywiście poniesionej przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wybudowaniu kolej jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wznowienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacyjnego Rządu zatwierzonego.

O ileby c. k. uprzew. Spółka kolej północnej czeskiej miała emitować akcje lub obligacje pierwszeństwa na rzecz kolej lokalnej, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, w takim razie zarówno suma imienna jak i formularze tych akcji lub obligacji podlegać będą zatwierdzeniu Rządu.

§. 6.

Co się tyczy transportów wojskowych i wszelkich innych świadczeń na rzecz zarządu wojskowego postanowienia obowiązujące na innych liniach uprz. Spółki kolej północnej czeskiej stosowane być mają także na kolej lokalnej obecnie koncesjonowanej,

o ile dopełnienie ich będzie wykonalne ze względu, iż jest to linia drugorzędna a w skutek tego będzie wybudowana, urządiona i utrzymywana w ruchu z dozwolonemi ułatwieniami.

Spółka jest obowiązana przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§. 7.

O ile podobne zniżenia, jakie w §. 6 dla transportów wojskowych są przepisane, mają być udzielane korpusom straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) lub innym organom publicznym, postanowione będzie w warunkach koncesyjnych.

§. 8.

Koncesją nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy o koncesyach na kolej żelazne aż do dnia 28. sierpnia 1953, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoję.

Rząd może także wyrzec wyjaśnienie koncesji przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §fie 2gim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §u 11go, lit. b) ustawy o koncesyach na kolej żelazne.

§. 9.

Spółka obowiązana jest pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) podanemi, dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolej do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 10

1. Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolej koncesjonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek za ustanowieniem renty, która aż do upływu okresu koncesyjnego będzie

Spółce wypłacana w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku, pod następującymi warunkami:

2. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat trzech przed chwilą odkupu a z nich strącone będą czyste dochody najniemamyślniejszego roku, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat dwóch.

Gdyby kolej miała być odkupiona po upływie czasowego, w §. 1 ustanowionego uwolnienia od podatków, dodatki do podatków ciężące na odkupionem przedsiębiorstwie kolejowem i wszelkie inne pobory publiczne uważać się będzie za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez oba lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie także co do roku wolnego od podatku obliczyć należy podatek razem z dodatkami według stopy procentowej pierwszego roku podlegającego podatkowi i potrącić z przychodów.

Ze względu jednak, że stosownie do §. 131, lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty odkupu podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do czystych dochodów w taki sposób obliczonych dodatek wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

3. Gdyby jednak odkupienie miało nastąpić przed upływem trzeciego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 2. obliczony, nie wynosił najmniej takiej kwoty rocznej, jaka jest potrzebna na oprocentowanie po cztery od sta kapitału zakładowego kolej lokalnej przez Rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, rentę odkupu wymierzyć należy w wysokości sumy rocznej potrzebnej na oprocentowanie po cztery od sta zatwierdzonego przez Rząd kapitału zakładowego kolej lokalnej i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego a nadto wynagrodzić Spółce podatek rentowy, opłacać się mający od tej renty odkupu.

4. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze sum rocznych, zapłacić kapitał wyrównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej rat, które mają być według postanowień ustępu 2 i 3 placone

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyj dluwu państwa. Obligacye dluwu państwa liczne będą po

kursie pieniężnym średnim, jaki obligacye dluwu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędowo na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

5. Przez odkupienie kolej i od dnia tego odkupienia obejmuje państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia na własność wolną od ciężarów i w używanie kolej niniejszym koncesyjowaną ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy na karb kapitału zakładowego kolej lokalnej nabyty i zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

6. Odkupienie na rzecz państwa nastąpić ma w każdym przypadku z rozpoczęciem się roku kalendarzowego, uchwała zaś Rządu, tycząca się odkupienia, oznajmiona będzie przedsiębiorstwu kolejowemu najpóźniej aż do 31. października roku bezpośrednio poprzedniego w formie deklaracji.

W deklaracji tej oznaczone będą następujące szczegóły:

- a) termin, od którego nastąpi odkupienie;
- b) kolej lokalna, będące przedmiotem odkupienia z przynależościami policzonemi na karb kapitału zakładowego oneżże;
- c) kwota ceny odkupu (l. 2 i 3), którą państwo ma zapłacić przedsiębiorstwu, obliczona tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania.

7. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji co do odkupienia, osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby stan majątku, począwszy od tej chwili, nie został zmniejszony na szkodę państwa.

Począwszy od chwili oznajmienia o odkupieniu, wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości kolej lokalnej stanowiących i do niej należących, w deklaracji o odkupieniu wymienionych, podlega przyzwoleniu osobnego komisarza.

Toż samo rozumie się o wszelkiem przyjęciu nowych zobowiązań, przekraczających granicę regularnego sprawowania interesów lub uzasadniających trwałe obciążenie.

8. Spółka obowiązana jest mieć o to staranie, żeby Rząd mógł w dniu na odkupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie kolej lokalną, o której idzie (l. 6 b).

Gdyby Spółka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, Rząd będzie miał prawo nawet bez zezwolenia Spółki i bez wdania się sądu, objąć w fizyczne posiadanie oznaczoną kolej lokalną.

Począwszy od chwili odkupienia, ruch na kolei lokalnej odkupionej odbywać się będzie na rachunek państwa a przeło od tej chwili wszelkie dochody ruchu przechodzić będą na rzecz państwa, wszelkie zaś wydatki ruchu na karb państwa.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku aż do chwili odkupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należytości obrachunkowe i za wszelkie inne długi pochodzące z budowy i ruchu kolei lokalnej aż do chwili powyższej.

9. Rząd zastrzega sobie prawo za hipotekowania na podstawie deklaracji o odkupieniu (l. 6), prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych w skutek odkupienia na państwo przechodzących.

Spółka obowiązana jest oddać Rządowi na jego żądanie do rozporządzenia wszelkie dokumenty prawne, jakichby do tego celu potrzebował.

§. 11.

Gdy koncesja utraci moc swoją i od dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolej koncesjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależytości, licząc tu także tabor wozowy na karb kapitału zakładowego kolej lokalnej nabyty, zapasy materyałów i kasowe, jakież fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiankowanym w §. 10, l. 5.

Tak wtedy gdy koncesja moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolej (§. 10), zatrzyma Spółka na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się jej aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniezione lub nabycie, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił Spółkę z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależytości kolejowej.

§. 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolej i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, żeby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo oglądania w zarząd przez mianowanego dla spółki komisarza rządowego a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgo-

dnie z projektem i kontraktami, i wydelegowania do nadzoru nad tem funkeyonaryuszów na koszt Spółki.

§. 12.

Nadto zastrzega sobie Rząd, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczano się naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie miał prawo zapobiegać temu środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesję jeszcze przed upływem okresu, na który została nadana.

Guttenberg r. w.

160.

Obwieszczenie Ministerstwa kolej żelaznych z dnia 5. lipca 1897,

o nadaniu koncesji na małą kolej o szlaku normalnym do miejsca wyścigów pod Kottingbrunn.

Na zasadzie i w myśl postanowień ustawy o kolejach niższego rzędu z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895), c. k. Ministerstwo kolej żelaznych w porozumieniu z interesowanymi c. k. Ministerstwami, tudzież c. i k. wspólnem Ministerstwem wojsk nadalo Klubowi wyścigowemu austriackiemu w Wiedniu o to proszacemu, koncesję do wybudowania i utrzymywania w ruchu małej kolei o szlaku normalnym, która ma być utrzymywana w ruchu zapomocą pary od stosownego punktu linii kolej południowej wiedeńsko-triestyńskiej w pobliżu stacji w Kottingbrunn do miejsca wyścigów tamże, pod następującymi bliżej określonymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Kolei koncesjonowanej zapewniają się dobrodziejstwa finansowe wyszczególnione w artykule V ustawy na wstępnie wzmiankowanej.

Okres przewidzianego w artykule V, lit. d) ustawy powyższej uwolnienia od podatku zarobkowego i dochodowego, od opłacania należytości stęplowych od kuponów, jakotęż od wszelkiego nowego podatku państwa, któryby w przyszłości móc ustaw został na ich miejsce zaprowadzony, ustania się na lat 15, licząc od dnia dzisiejszego.

Gdyby stępel od biletów osobowych miał być zamieniony na opłatę procentową, zastosowane być ma postanowienie artykułu XX, ustęp drugi ustawy rzeczonej.

§. 2.

Koncesyjusz zobowiązany jest rozpocząć niezwłocznie budowę kolei żelaznej na wstępie oznaczonej, skończyć najpóźniej w przeciągu pół roku i w ciągu okresu koncesyjnego utrzymywać kolej w ruchu w miarę potrzeby.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, dać ma koncesyjusz na żądanie Rządu stosowną kaucję a to w papierach obiegowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§. 3.

We względzie budowy kolej koncesyjowanej i ruchu na niej zastosować się powinien koncesyjusz do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych technicznych, które Ministerstwo kolej żelaznych ustanowi, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolej z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), o ile odnośne zarządzenia dadzą się zastosować ze względu na ograniczony cel ruchu tego zakładu kolejowego i o ile takowe w myśl postanowień rozdziału B ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) znajdują zastosowanie na małych kolejach, tudzież do ustaw i rozporządzeń, jakieby w przeszłości zostały wydane.

§. 4.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakież imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z dodaniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wyczerpaniu kapitału zakładowego przez Rząd zatwierdzonego, jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Koncesyjusz zobowiązuje się przy obsadzaniu posad mieć względ na wysłużonych pod-

oficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 5.

Urzędnicy państwa, funkcjonariusze i służby, jadący koleją z polecenia Władz sprawujących nadzór nad zarządem i ruchem kolej żelaznych lub dla zabezpieczenia interesów państwa z powodu koncesji lub w sprawach dochodów niestalych, gdy się wywiodą certyfikatami urzędowymi, jakie c. k. Ministerstwo kolej żelaznych dla wylegitymowania się wystawiać im będzie, przewożeni być powinni z parkiem podróznym bezpłatnie.

§. 6.

Koncesję nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolej w myśl §u 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne na lat sześćdziesiąt (60), licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesji przed upływem rzeczonego czasu, gdyby określone w §sie 2gim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §fu 11, lit. b) ustawy o koncesjach na kolej żelazne.

§. 7.

Ruch na kolej koncesyjowanej utrzymywać ma na rachunek koncesyjusza c. k. uprzywilej. Spółka kolej południowej na podstawie kontraktu podlegającego zatwierdzeniu c. k. Ministerstwa kolej żelaznych.

§. 8.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolej i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

§. 9.

Rząd zastrzega sobie, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesję jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Guttenberg r. w.

